



المجلس – الدورة ١٧٨

الموضوع رقم ٤٥: سياسة الايكاو وبرنامجها لتوفير تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية

تقرير حول نتائج ومتابعة الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ/المجموعة الاستشارية

(ورقة مقدمة من رئيس المجلس)

ملخص

تعرض هذه الورقة تقريراً حول الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ/المجموعة الاستشارية، والتي تتكون في عضويتها من مجموعة واسعة من الشركاء في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. واتفق الاجتماع على ثمانية عشر استنتاجاً تدعو الى اتخاذ اجراءات متابعة من قبل مختلف المجموعات المكونة من أعضاء الهيئة. ويرد في المرفق بهذه الورقة تحليل لتلك الاجراءات المقترحة، التي تعرض بهدف السعي للحصول من المجلس على تأكيد بأن الايكاو ستقدم المساهمات اللازمة لتلك المهام. يرد الاجراء المعروض على المجلس في الفقرة ٤.

المراجع

Doc 7030, *Regional Supplementary Procedures*
Memorandum PRES AK/1186 dated 19 April 2006
* ALLPIRG/5 Report

ورقة العمل هذه مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية A و B و C و D.

* المرجع الرئيسي

١ - المقدمة

١-١ تعرض هذه الورقة تقريراً حول الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ/المجموعة الاستشارية، الذي عقد في المقر الرئيسي للايكاو من ٢٣ الى ٢٤/٣/٢٠٠٦، برئاسة رئيس مجلس الايكاو. وقد حضر الاجتماع مائة مشارك من ست مجموعات اقليمية للتخطيط والتنفيذ، وخمس هيئات عالمية واقليمية لتوفير الخدمات، وأربع منظمات دولية، وواحد وخمسين مراقباً.

٢-١ ان أحد الأدوار الرئيسية للهيئة الشاملة هو تقديم المشورة لمجلس الايكاو حول قضايا تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لتحقيق نظام عالمي لادارة الحركة الجوية، ويشمل تقرير الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة مساهمة الهيئة في هذا الصدد، وتم تعميمه طي مذكرة رئيس المجلس PRES AK/1186 بتاريخ ٢٠٠٦/٤/١٩. ويعرض ملخص لتقرير الاجتماع الخامس للهيئة في القسم الأول من ورقة العمل هذه. كما يناقش نهج متابعة نتائج الاجتماع الخامس للهيئة في القسم الثاني من الورقة.

٢- القسم الأول - ملخص تقرير الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ

١-٢ سارت أعمال الاجتماع وفقا لجدول الأعمال الذي وضع بصورة تتماشى مع اختصاصات الهيئة كما حددها المجلس. ووضع الاجتماع ثمانية عشر استنتاجا، تم الاسناد التراقي اليها جميعا في الفقرات التالية التي تلخص التقرير.

٢-٢ البند رقم ١: استعراض اجراءات المتابعة بشأن تقرير الاجتماع الرابع للهيئة الشاملة للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ

١-٢-٢ أحاط الاجتماع علما بالاجراءات التي اتخذت من قبل لجنة الملاحة الجوية والمجلس بشأن تقرير الاجتماع السابق للهيئة. كما استعرض الاجتماع اجراءات المتابعة بشأن الاستنتاجات التي تم التوصل لها أثناء الاجتماع الرابع للهيئة، وأحاط علما باكتمال الاجراءات في العديد من الحالات.

٣-٢ البند رقم ٢: الخطة العالمية للملاحة الجوية

إطار العمل للتخطيط العالمي

١-٣-٢ قدم في الاجتماع عرض شامل بشأن مسودة التعديل الثاني للخطة العالمية للملاحة الجوية وتشمل الأعمال المرتبطة بانشاء نظام عالمي لادارة الحركة الجوية التي تمت في السابق، والتي تتم حاليا، وتلك التي ستتم مستقبلا. وأيد الاجتماع الخطة العالمية المنقحة والنهج الجديد للتخطيط والتنفيذ. الا أنه تمت اثاره عدة مواضيع، وطلب الاجتماع من الأمانة العامة أن تعالج ما يلي عند وضع الخطة العالمية المنقحة في صيغتها النهائية: أ) انشاء آلية لضمان دمج الخطة العالمية بالخطط الإقليمية، ب) ابقاء عمليات التخطيط والتنفيذ الإجمالية في أبسط صورها الممكنة، ج) أن يضمن المقرر الرئيسي للايكاو أقصى قدر ممكن من نقل المعرفة، د) دمج عمليات الطائرات بالمبادرات ذات الصلة، هـ) وضع اطار عمل الأداء في صيغته النهائية لكي يتوفر للشركاء فهم أفضل لكيفية تحقيق أهداف الأداء، و) معالجة موضوع السلامة بصورة كافية في مبادرات الخطة العالمية. واتفق الاجتماع، دعما للخطة العالمية، على ضرورة أن تعقد الايكاو سلسلة من حلقات العمل في المكاتب الإقليمية تعالج دمج عمليات التخطيط المنقحة ومبادرات الخطة العالمية باطار العمل الحالي للتخطيط، واستخدام وسائل ومنهجيات التخطيط (انظر الاستنتاج ١/٥). وافر الاجتماع بأن الخطة العالمية هي عنصر هام في عملية تطوير الخطط الإقليمية والوطنية، وأنها توفر، مع المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية، بنية فعالة لتحقيق نظام عالمي لادارة الحركة الجوية. ولدى اختتام المناقشات حول الخطة العالمية، اتفق الاجتماع على نهج لتنفيذ مبادرات الخطة العالمية يشمل استعراضا يجرى في اجتماع كل مجموعة اقليمية للتخطيط والتنفيذ، فضلا عن التقدم المحرز والتحديات التي تحدد عند تنفيذ مبادرات الخطة العالمية باستخدام نموذج مشترك (انظر الاستنتاج ٢/٥).

دور المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ

٢-٣-٢ في متابعة لملاحظة أباها المجلس حول الحاجة الى استعراض صيغة وأسلوب معالجة تقارير اللجنة الى المجلس، فضلا عن حدود اختصاصات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ، تلقى الاجتماع تقريراً مرحليا حول الأعمال

التي أنجزت حول الموضوع حتى تاريخه. وناقش الاجتماع دور المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. وحيث أن الأهداف الاستراتيجية للإيكاو تنطبق على المجتمع العالمي للطيران المدني، فقد لاحظ الاجتماع أن أي مراجعة لحدود اختصاصات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ينبغي أن تتعلق بتلك الأهداف الاستراتيجية لا بخطة أعمال الإيكاو. وطلب الاجتماع من الإيكاو التشاور مع رئيس وأمناء جميع المجموعات الإقليمية عند وضع حدود اختصاصات جميع المجموعات الإقليمية في صيغتها النهائية (انظر الفقرة ٢-٢-٣ من تقرير الاجتماع).

نموذج حالة الأعمال

٢-٣-٣ وأحاط الاجتماع بنموذج حالة الأعمال الذي وضعته الإيكاو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وأقر بقيمتها وطالب الإيكاو بعقد سلسلة من حلقات العمل التدريبية الإقليمية (انظر الاستنتاج ٣/٥) وكذلك إنشاء شبكة للخبراء في عمليات تحليل للكفاءة من حيث التكلفة والفائدة من حيث التكلفة، وحالات الأعمال بغرض تقاسم الخبرات وتقديم المساعدة للمكاتب الإقليمية (انظر الاستنتاج ٤/٥).

قاعدة بيانات خطة الملاحة الجوية القابلة للبحث على الإنترنت

٢-٣-٤ وواصل الاجتماع مناقشاته حول الخطة العالمية، وقدم عرض حي لقاعدة بيانات خطة الملاحة الجوية القابلة للبحث على الإنترنت باستخدام بوابة الإيكاو لنظام المعلومات الجغرافية. وأحاط الاجتماع علماً مع الرضا بأن قاعدة البيانات والخدمات، التي تم توفيرها عن طريق البوابة، ستؤدي إلى تحسين الكفاءة وتوفير الظروف لعمليات التحديث الإلكترونية وتقديم معلومات عالمية حديثة حول خطة الملاحة الجوية في موعدها لجميع المستخدمين. وسوف يضمن ذلك، بالتالي، أن تكون نظم الملاحة الجوية الإقليمية حديثة ومنسقة، كما يضمن تنفيذها، ويساهم في زيادة تطوير خطط الملاحة الجوية على المستويات الوطنية والإقليمية وبين الإقليمية والعالمية (انظر الاستنتاج ٥/٥). وأعرب الاجتماع عن الشعور بأنه ينبغي للإيكاو، عند تطوير وسائل وخدمات التخطيط، أن تستوعب المقترحات التي تحددها المكاتب الإقليمية، فضلاً عن مراعاة الوسائل المشابهة التي تطورها منظمات أخرى مثل يوروكنترول (انظر الاستنتاج ٦/٥).

الفوائد البيئية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

٢-٣-٥ وأعرب الاجتماع عن تقديره للمعلومات المحدثة حول عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو وحول منهجيات تقييم الفوائد البيئية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية على المستويين العالمي والإقليمي. ولاحظ الاجتماع أن عامل تحويل ثاني أكسيد الكربون، الذي وفرته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، سيكون مفيداً لدى تحليل الفوائد البيئية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (انظر الاستنتاج ٧/٥). وأكد الاجتماع أنه ينبغي للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والدول أن تضع قائمة عالمية موحدة ومرتبطة حسب الأولوية للتحسينات في الطرق الجوية ومنطقة المراقبة النهائية بالتنسيق الوثيق مع المنتفعين بالمجال الجوي (انظر الاستنتاج ٨/٥) واستخدام الملاحة المنطقية في جميع مناطق المراقبة النهائية (انظر الاستنتاج ٩/٥). واختتم الاجتماع مداولاته حول البيئة، ودعا الإيكاو إلى الاضطلاع بدراسة حول الفوائد البيئية من إدخال الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي بين الطائرات (انظر الاستنتاج ١٠/٥).

٢-٤ البند رقم ٣: السلامة الجوية

نتائج ومتابعة مؤتمر رؤساء الطيران المدني

٢-٤-١ أحاط الاجتماع علماً بأن مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية، الذي عقد في المقر الرئيسي للإيكاو في مونتريال من ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦، اتفق على نهج موحد لتحسين السلامة الجوية عن طريق إجراءات منسقة تقوم بها جميع الدول المتعاقدة، والإيكاو، وصناعة الطيران. وقدم في الاجتماع عرض شفهي للاستنتاجات والتوصيات التي تتصل ببرنامج عمل المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. وأقر الاجتماع بأنه يمكن

للمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أن تقوم بدور هام لضمان تنفيذ توصيات مؤتمر رؤساء الطيران المدني بأكثر الطرق كفاءة. ولهذا الغرض، اتفق الاجتماع على أن تقوم كل مجموعة إقليمية للتخطيط والتنفيذ بتطوير وسيلة عملية لتنفيذ استنتاجات وتوصيات المؤتمر، وأن تقدم تقارير إلى الايكاو على أساس منتظم. وعالج الاجتماع، في سياق متابعة لمؤتمر رؤساء الطيران المدني، مجالات سلامة إدارة الحركة الجوية التي تقتضي الاهتمام العاجل ومنحها أولوية عالية، ثم طالب الايكاو بأن تحت الدول على إيلاء الأولوية لإنشاء وظائف إدارة سلامة إدارة الحركة الجوية وتنظيم السلامة وتشغيلها بصورة فعالة (انظر الاستنتاج ١١/٥). وبالنسبة لتنفيذ الدول لبرمجيات الكمبيوتر لمركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ بوقائع الطيران (ECCAIRS) أو لنظام متوافق لتقديم تقارير التحقيق التي تصدرها إلى نظام إبلاغ بيانات الحوادث/الوقائع (ADREP) لدى الايكاو، فقد اتفق الاجتماع على مراقبة مستوى تنفيذ نظام مركز التنسيق الأوروبي أو نظام متوافق معه، الأمر الذي سيؤدي إلى تيسير تبادل بيانات الحوادث بين الدول وبين الدول والايكاو. كما اتفق الاجتماع على تشجيع الدول على تقاسم بيانات السلامة الجوية.

٥-٢ البند رقم ٤: أمن الطيران

١-٥-٢ تلقى الاجتماع تقريراً حول التقدم المحرز في البرنامج العالمي لتدقيق الأمن وتأثيره الشامل في تحديد أوجه القصور في نظم الدول لأمن الطيران وتوفير التوصيات لإيجاد حلول لها. كما ناقش التقرير برنامج المساعدة المنسقة لأمن الطيران، الذي يوفر الدعم للدول للتطوير الفعال لبنيتها الأساسية في مجال أمن الطيران وتصحيح أي ثغرات في مجال أمن الطيران ما تزال موجودة وتم كشفها في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن.

٦-٢ البند رقم ٥: التنسيق والتوحيد بين الأقاليم

ترتيبات استرداد التكاليف لوكالات المراقبة الإقليمية

١-٦-٢ لاحظ الاجتماع، في إطار هذا البند على جدول الأعمال، أن تمويل وكالات المراقبة الإقليمية، في بعض الأقاليم مثل إقليم الشرق الأوسط، هو العقبة الرئيسية لمواصلة عمليات المراقبة. ولا يمكن أن تستمر على المدى الطويل الترتيبات الحالية، التي تقوم الدول بموجبها، على أساس طوعي، باستيعاب جميع التكاليف. ونتيجة لذلك، فقد عرض على الاجتماع نهج عالمي أعدته الأمانة العامة لاسترداد تكاليف وكالات المراقبة الإقليمية، وتدبير تدرجي لتنفيذ ترتيب استرداد التكاليف. ولاحظ الاجتماع أن النهج العالمي المقترح سيوضع في صيغته النهائية بعد استعراضه من قبل الاجتماع السادس لفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية، الذي عقد في المقر الرئيسي للايكاو من ٢٧ إلى ٢٠٠٦/٣/٣١.

التنسيق بين وكالات المراقبة الإقليمية

٢-٦-٢ واصل الاجتماع مداولاته، واستعرض دور وكالات المراقبة الإقليمية في ضمان وفاء برنامج المراقبة بأهداف السلامة، وحدد المواضيع التي تحتاج إلى حل بغرض تحسين كفاءة مراقبة الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى بين الطائرات. واتفق الاجتماع على أن عدم وجود آلية تنسيق عالمية يعيق أداء عمليات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسى بين الطائرات بكفاءة. وأعرب الاجتماع عن الشعور بأن التنسيق العالمي بين مختلف وكالات المراقبة الإقليمية سوف يفي بالهدف المتمثل بالسماح لها بتبادل المعلومات التشغيلية، وبيانات المراقبة، وأفضل أساليب العمل. واقترح الاجتماع، بالتالي، أن يقوم مكتب الايكاو وأوروبا وشمال الأطلسي بدور نقطة الاستقطاب الرئيسية نظراً لأنه يقوم بالفعل بمهمة الارتباط بين وكالتين للمراقبة الإقليمية ويضطلع بمهام التنسيق العالمي اللازمة (انظر الاستنتاج ١٢/٥).

مراقبة تطبيقات وصلة البيانات

٣-٦-٢ أقر الاجتماع بأن تزويد الطائرات بأجهزة الملاحة الالكترونية من النظم المستقبلية للملاحة الجوية — ١/١ (FANS-1/A) عملية تتوسع باستمرار، حيث أن شركتي بوينج وإيرباص تقومان حالياً بتركيب النظام في

جميع طائراتها للمسافات الطويلة المسلمة حديثاً. وبالتالي، يبدو أن من المغري جداً بالنسبة للدول تنفيذ تطبيقات وصلة البيانات التي تعمل على تلك النظم في بعض المجالات الجوية الاجرائية كبديل للاتصالات الصوتية على التردد العالي (HF). ولأحظ الاجتماع أنه تم، في اقليمي آسيا والمحيط الهادئ، إنشاء وكالة ابلاغ مركزية لمعالجة المسائل الفنية والتشغيلية، فضلاً عن التنسيق العام لتنفيذ تكنولوجيا وصلة البيانات. وفي هذا الصدد، أقر الاجتماع أن وكالات الابلاغ المركزية الاقليمية لا يمكنها أن تدير بصورة مستقلة عمليات وصلة البيانات عن طريق نظام FANS-I/A على نطاق عالمي، وأن وجود وظائف عديدة لمختلف وكالات الابلاغ المركزية الاقليمية قد يؤدي الى تأخير التعرف على المشاكل التي تواجه وإيجاد حلول لها. وبالتالي، قبل الاجتماع بوجود فوائد من اعتماد مفهوم وظيفة عالمية لوكالة الابلاغ المركزية، إلا أنه اعتبر، أنه سيكون من السابق لأوانه في هذه المرحلة اعتماد اقتراح كهذا، وأنه لا بد من وجود حالة أعمال قبل اعتمادها.

التنسيق العالمي لتنفيذ الأداء الملاحي المطلوب/الملاحة المنطقية

٤-٦-٢ لاحظ الاجتماع أن الايكاف في صدد استعراض المفهوم الحالي للأداء الملاحي المطلوب لتلبية الطلبات المتزايدة من قبل جهات تخطيط المجال الجوي ومشغلي الطائرات بخصوص الملاحة المعتمدة على الأداء. ومن المنتظر أن يؤدي المفهوم الجديد الى تنسيق التطبيقات المتوفرة حالياً للملاحة المنطقية والملاحة المعتمدة على الأداء المخصصة للأداء الملاحي المطلوب في اطار مفهوم واحد متوافق ومنسق. وفضلاً عن ذلك، ولتعزيز مفهوم الملاحة المعتمدة على الأداء، فإنه يجري حالياً اعداد مجموعة كاملة من الموصفات الملاحية بالتنسيق الوثيق مع الدول والصناعة وشركات الطيران، على أساس احتياجات الأقاليم المختلفة. وأعرب الاجتماع عن دعمه لبرنامج الملاحة المعتمدة على الأداء، وطالب الايكاف بعقد حلقات عمل وأنشطة تدريبية ووافق على ضرورة تنفيذ جميع المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ لمفهوم الملاحة المعتمدة على الأداء (انظر الاستنتاج ١٣/٥).

المنهجية الموحدة

٥-٦-٢ وبالنسبة لموضوع أوجه القصور، استعرض الاجتماع الاقتراحات الاقليمية لتحديث المنهجية الموحدة لتحديد وتقييم الثغرات وأوجه القصور في مجال الملاحة الجوية والابلاغ عنها، التي أعدت أساساً بمساعدة المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ، واعتمدها مجلس الايكاف في شهر يونيو ١٩٩٨، وعدلت لاحقاً في عام ٢٠٠١.

٦-٦-٢ وفيما يتعلق باقتراح تطوير قاعدة بيانات اقليمية على الانترنت للملاحة الجوية، أقر الاجتماع بأن تلك المنهجية توفر الشفافية، وتتيح أيضاً تحديث المعلومات في قاعدة البيانات ونمذجتها وفقاً للدولة، والطرز، ووجه القصور، والتاريخ وغير ذلك، واتفق على تطبيقها في جميع الأقاليم (انظر الاستنتاج ١٤/٥). وبالنسبة لازالة أوجه القصور القائمة منذ مدة طويلة، أقر الاجتماع أن قلة من الدول في الأقاليم فقط قد أرسلت ردوداً تشمل خطة عمل لازالة أوجه القصور، وذلك على الرغم من أن عدداً من أوجه القصور يظل من غير حل. وبالتالي، فقد اعتمد الاجتماع اقتراحاً يدعو الى قيام جميع المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ بتنفيذ "اجراء الملاذ الأخير" عندما يثبت فشل الجهود لازالة أوجه القصور بعد استنفاد جميع البدائل. ويتكون اجراء الملاذ الأخير من قسمين: الأول، يقترح ادراج تسهيل/اجراء بديل في خطة الملاحة الجوية، ويقترح الثاني، اذا لم يكن الأول ممكناً، ضرورة قيام الدول والمنتهجين والايكاف بتوفير تحليل يتعلق بالخطر المصاحب لوجه القصور ذلك (انظر الاستنتاج ١٥/٥).

استخدام المحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً

٧-٦-٢ نظر الاجتماع في المواضيع المصاحبة لتنفيذ شبكات اتصالات أرضية تستخدم المحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً. وقد لوحظ، في بعض أقاليم الايكاف، أن المحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً صارت التكنولوجيا المختارة لتوفير الخدمة الثابتة لاتصالات الطيران والاتصالات الأخرى أرض-أرض. غير أن الاتجاه المتواصل نحو نشر تلك الشبكات يثير المخاوف نظراً لتكلفة وتعقيد الوصلات بينها واحتمال تراجع الأداء بين طرف وطرف آخر. وبالتالي، اتفق

الاجتماع على السعي الى انشاء شبكات اتصالات رقمية اقليمية/بين الاقليمية متكاملة ذات مراقبة تشغيلية (مركزية) واحدة ويفضل أن تعتمد على بروتوكول الانترنت (انظر الاستنتاج ١٦/٥). وبالنسبة لبروتوكولات الشبكات المستخدمة في المحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا وشبكات الاتصالات الرقمية الأخرى، لاحظ الاجتماع توفر منتجات وخدمات بروتوكول الانترنت على نطاق واسع وطلب من الايكاو تسريع أعمالها المتواصلة بخصوص تطوير أحكام تتعلق باستخدام مجموعة بروتوكولات الانترنت في اتصالات الطيران فضلا عن استخدام الانترنت العمومية (انظر الاستنتاج ١٧/٥).

اجراءات خدمات الملاحة الجوية

٢-٦-٨ أقر الاجتماع أن اجراءات خدمات الملاحة الجوية (Doc 7030)، تشكل وثيقة هامة لدعم تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وتوفر نصا يسمح بالتطبيق الاقليمي للأحكام العالمية. ولذا، فإن الدول غالبا ما تستخدم الوثيقة كمصدر لادخال التغييرات على اللوائح التنظيمية الوطنية. وأحيط الاجتماع علما أن الأمانة العامة للايكاو أجرت تحليلا للوثيقة رقم Doc 7030 بغرض اعداد نموذج كاف وتقسيم فرعي يفيد في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، ولذا، قررت أن يتم التعديل على مرحلتين. وستكون المرحلة الأولى هي اعادة تنظيم الوثيقة رقم Doc 7030 بصورة أكثر منطقية، مع مراعاة المقتضيات الناشئة لأداء وقدرات النظم. وستكون المرحلة الثانية تغيير فهرس تطبيق اجراءات خدمات الملاحة الجوية لكي يشمل بصورة وثيقة أكثر أقاليم الايكاو ومجالات مسؤولية المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ (انظر الاستنتاج ١٨/٥).

٣- القسم الثاني - متابعة مقترحة بشأن استنتاجات الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ والموارد اللازمة

٣-١ يقتضي تكوين ودور الهيئة الشاملة متابعة أعمالها بصورة مختلفة عن المجموعة الاقليمية العادية للتخطيط والتنفيذ. ويتضح هذا التمييز بقدر أكبر عندما ندرس المتابعة المطلوبة لاستنتاجات الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة، بالصورة المبينة في المرفق بهذه الورقة.

٣-٢ ويمكن أن نرى، على سبيل المثال، أن عددا من الاستنتاجات يتطلب اتخاذ اجراءات من قبل الايكاو وكذلك من قبل الشركاء الآخرين في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية من أعضاء الهيئة الشاملة، ويلزم بالتالي، اتخاذ اجراء متابعة مبكر عن طريق بذل جهود منسقة من الايكاو وأعضاء الهيئة الشاملة.

٣-٣ لقد تأكد أن جميع مهام متابعة الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة تستجيب للأهداف الاستراتيجية للايكاو وتتعلق بخطة أعمال المنظمة فضلا عن مبادرات الخطة العالمية. وينتظر أن تتجز الأمانة العامة المتابعة باستخدام الموارد المخصصة في الميزانية البرنامجية الحالية.

٤- الاجراء المعروض على المجلس

٤-١ في ضوء ما تقدم، يرجى من المجلس اتخاذ ما يلي:

أ) الاحاطة علما بتقرير الاجتماع الخامس للهيئة الشاملة للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ واستنتاجاته.

ب) اتخاذ الاجراءات المحددة بخصوص الاستنتاجات بالصورة المقترحة في المرفق.

ج) الاحاطة علما بأن الأمانة العامة ستنفذ اجراء المتابعة باستخدام الموارد المخصصة في الميزانية البرنامجية الحالية.

APPENDIX
PROPOSED FOLLOW-UP ON CONCLUSIONS DEVELOPED BY THE ALLPIRG/5 MEETING

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/1 — Workshops on the Global Plan for Regional Offices				
That, in support of the Global Plan, ICAO conduct workshops in the Regional Offices to provide training on planning tools and methodologies as well as strengthening the interaction between technical officers at Headquarters and Regional Offices.	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Conduct workshops in the Regional Offices to provide training on planning tools and methodologies through the SIP mechanism	ICAO Headquarters	Approve, with the understanding that the proposal for a SIP would be submitted to the Council through established procedures
Conclusion 5.2 — Implementation of Global Plan Initiatives (GPIs)				
That, recognizing that the evolution continues from a systems-based to a performance-based approach to planning and implementation of the air navigation infrastructure, the regional planning groups:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs			
a) note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans and that, together with the global ATM operational concept, provide an effective architecture for achieving a harmonized and seamless Global ATM system;		Note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note, with an understanding that the revised Global Plan will be presented to the Council in late 2006
b) identify GPIs that most closely align with the well established implementation plans of their respective regions;		Identify GPIs that most closely align with the implementation plans of their respective regions	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
c) select GPIs that would be most effective in achieving the objectives of the region while ensuring continuation of the work already accomplished;		Select GPIs that would be most effective in achieving the objectives of the region	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
d) implement GPIs that take into account the Initiatives across regions, to align work programmes and to develop national and regional plans that facilitate achieving a Global ATM system;		Implement GPIs in the development of national and regional plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
e) utilize the planning tools as the common planning and implementation mechanism, thereby ensuring proper coordination and global integration; and		Utilize the planning tools as the common planning and implementation mechanism	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
f) review, at each PIRG meeting as a part of its regular agenda, the progress achieved and challenges identified in the implementation of GPIs using a common template.		Review, at each PIRG meeting as a part of its regular agenda, the progress achieved and challenges identified in the implementation of GPIs	ICAO Regional offices and PIRGs	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/3 — Workshop on the business case model for communications, navigation, and surveillance/air traffic management (CNS/ATM) Systems				
That, in support of the development of business cases for the implementation of CNS/ATM systems, ICAO convene a training workshop for States at the Regional Offices through an appropriate mechanism, such as Special Implementation Projects (SIPs).	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	ICAO to convene a training workshop for States at the Regional Offices through the SIP mechanism	ICAO Headquarters	Approve, with the understanding that the proposal for a SIP would be submitted to the Council through established procedures
Conclusion 5/4 — Application of the business case model for CNS/ATM systems implementation				
That PIRGs, States and airspace users:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs			
a) note that business cases for the implementation of CNS/ATM systems leading to a global ATM system is a key element in the development of regional, subregional and national plans;		Note that business cases for the implementation of CNS/ATM systems is a key element in the development of regional, subregional and national plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
b) consider the application of the model for the development of business cases in the formulation of national and subregional plans with a view to facilitating the achievement of a global ATM system; and		Apply the model for the development of business cases in the formulation of national and subregional plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations	Note
c) establish, with ICAO's assistance and within the limits of the programme budget, a network of experts on cost-effectiveness, cost-benefit analyses and business cases for the implementation of CNS/ATM systems in order to share expertise and to provide assistance to the Regional Offices.		Establish a network of experts on cost-effectiveness, cost-benefit analyses and business cases for the implementation of CNS/ATM systems	ICAO Headquarters	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/5 — ICAO Global air navigation plan (ANP) database and geographic information system (GIS) portal				
<p>Recognizing that access to an ICAO Global ANP database and associated planning services through an web-based ICAO GIS portal would constitute an invaluable tool in supporting, integrating and monitoring the planning and implementation of harmonized regional, interregional and global air navigation infrastructures, the regional planning groups:</p> <p>a) note the progress made by the Secretariat in accordance with Recommendation 1/14 of AN-Conf/11 and the ICAO Global ANP database;</p>	<p>Increases efficiency (Strategic objective D)</p> <p>Relates to all GPIs</p>	<p>Note the progress made in the development of ICAO Global ANP database</p>	<p>ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations</p>	<p>Note</p>
<p>b) note the ongoing efforts by the Secretariat in harmonizing formats of all the ANP tables together with the inclusion of temporal information in the tables that would assist the regional planning groups in monitoring and analysing the implementation progress;</p>		<p>Harmonize formats of all the ANP tables</p>	<p>ICAO Headquarters</p>	<p>Note</p>
<p>c) note the intent to expand the ANP tables to include Global Plan Initiatives (GPIs), as appropriate; and</p>		<p>Include GPIs in the ANP tables</p>	<p>ICAO Headquarters</p>	<p>Note</p>
<p>d) utilize, through the ICAO GIS portal, the ICAO Global ANP database and associated planning services so as to ensure the currency, coordination and implementation of regional air navigation planning and to contribute to the further development of air navigation plans as the framework for the efficient implementation of new air navigation systems and services at the national, regional, interregional and global levels.</p>		<p>Utilize the ICAO Global ANP database and associated planning service</p>	<p>ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations</p>	<p>Note</p>
Conclusion 5/6 — Development of planning tools				
<p>That ICAO, in the development of planning tools and services, should accommodate requirements established by the Regional Offices, as well as to take into account similar tools developed by other organizations such as EUROCONTROL.</p>	<p>Increases efficiency (Strategic objective D)</p> <p>Relates to all GPIs</p>	<p>Develop planning tools by taking into account regional requirements and experience gained by other organizations</p>	<p>ICAO Headquarters</p>	<p>Note</p>

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/7 — Environmental benefits of CNS/ATM systems				
That PIRGs and States:	Minimizes environmental impact (Strategic objective C)			
a) use the Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) provided CO ₂ conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM systems;		Use the CAEP provided CO ₂ conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
b) prioritize the implementation of voluntary, operationally-based improvements in their air traffic management systems, with emphasis on fuel savings, emissions reductions and noise benefits, and also to mitigate costs to the industry;		Prioritize the implementation of voluntary, operationally-based improvements in their air traffic management systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
c) provide feedback to ICAO on studies conducted on the environmental benefits of implementing CNS/ATM systems; and		Provide feedback to ICAO on studies conducted on the environmental benefits of implementing CNS/ATM systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
d) share air traffic data to improve future CAEP assessments, in line with State letter AN 1/17-03/86.		Share traffic data with CAEP	ICAO Regional Offices, PIRGs, States and international organizations	Note
Conclusion 5/8 — Globally coordinated air traffic services (ATS) routes				
That PIRGs:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 7			
a) establish a global consolidated, prioritized list of routes and terminal area (TMA) improvements in close coordination with airspace users; and		Establish a global consolidated, prioritized list of routes and terminal area (TMA) improvements	ICAO Headquarters, ICAO Regional Offices and PIRGs	Note
b) work with neighbouring PIRGs/States/air navigation service providers (ANSPs) to accelerate international route improvements.		Work with neighbouring PIRGs/States/ANSPs to accelerate international route improvements	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/9 — Terminal area (TMA) structure and area navigation				
That States:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 5			
a) employ area navigation in all TMAs, including appropriate arrival and departure procedures, to improve efficiency and reduce emissions in the vicinity of airports; and that, in special cases where there are particularly challenging obstacles and where air traffic density is very high and additional approach paths are possible, the more precise and contained required navigation performance (RNP) procedures be employed; and		Employ area navigation in all TMAs, including appropriate arrival and departure procedures	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
b) review operations, procedures and training of controllers to ensure the optimum management of air traffic services.		Review operations, procedures and training of controllers to ensure the optimum management of air traffic services	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
Conclusion 5/10 — Environmental benefits of RVSM introduction and regional expertise				
That ICAO:	Minimizes environmental impact (Strategic objective C) Relates to GPI 2			
a) undertake a study on the environmental benefits of the introduction of RVSM and to ensure that this information is transmitted to policy makers; and		Study the environmental benefits of the introduction of RVSM	ICAO Headquarters	Note
b) seek appropriate support from recognized expert organizations in its work on quantifying the environmental benefits of RVSM, noting the support offered by EUROCONTROL in this regard.		Seek support from recognized expert organizations in its work on quantifying the environmental benefits of RVSM	ICAO Headquarters	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/11 — Air traffic management (ATM) safety management				
That ICAO:	Increases safety (Strategic objective A)			
a) urge States to give priority to the establishment and effective operation of their ATM safety management and safety regulatory functions;		Give priority to the establishment and effective operation of their ATM safety management and safety regulatory functions	States	Note
b) support the development of sufficient expertise levels in the industry through formal training in ATM safety issues and, by cooperation through regional bodies, promote collective means to optimize the effectiveness of training provision; and		Develop formal training in ATM safety issues	ICAO Regional Offices, PIRGs, and States,	Note
c) develop further measures to enable the implementation of a “just-culture” reporting environment to facilitate the reporting of ATM occurrences.		Implement a “just-culture” reporting environment to facilitate the reporting of ATM occurrences	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
Conclusion 5/12 — Coordination between regional monitoring agencies (RMAs)				
That the ICAO EUR/NAT Office act as the initial focal point for the required coordination between RMAs in order to:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 2			
a) facilitate the exchange of monitoring and operational data between RMAs;		Facilitate the exchange of monitoring and operational data between RMAs	ICAO EUR/NAT Office	Note
b) facilitate the exchange information about best practices between RMAs;		Facilitate the exchange information about best practices between RMAs	ICAO EUR/NAT Office	Note
c) ensure that incident reports are correctly disseminated to the appropriate RMA;		Ensure that incident reports are correctly disseminated to the appropriate RMA	ICAO EUR/NAT Office	Note
d) provide a forum to manage changes to monitoring requirements; and		Provide a forum to manage changes to monitoring requirements	ICAO EUR/NAT Office	Note
e) ensure the maintenance of the RMA Handbook.		Ensure the maintenance of the RMA Handbook	ICAO EUR/NAT Office	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/13 — Implementation of performance-based navigation concept				
That, to increase awareness and understanding of the performance-based navigation concept and its elements: a) ICAO organize workshops and training activities; and	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 5	Organize workshops and training activities through the SIP mechanism	ICAO Headquarters	Approve, with the understanding that the proposal for a SIP would be submitted to the Council through established procedures
b) where area navigation (RNAV) or required navigation performance (RNP) implementations are required, these will be implemented by PIRGs and States according to the performance-based navigation concept.		Implement performance-based navigation concept	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers and international organizations	Note
Conclusion 5/14 — A regional online database of air navigation deficiencies				
That, PIRGs consider establishing and maintaining a regional online database of air navigation deficiencies that ensures transparency and provides a secure access to authorized users.	Increases safety (Strategic objective A)	Establish and maintain a regional online database of air navigation deficiencies	ICAO Regional Offices and PIRGs	Note
Conclusion 5/15 — Last resort action to resolve regional air navigation deficiencies				
That, when efforts to eliminate deficiencies prove unsuccessful after exhausting all alternatives, PIRGs adopt the following last resort action, which consists of the two parts: a) propose the inclusion of an alternate facility/procedure in the air navigation plan (ANP); or b) when a corrective action as a) above cannot be recommended, provide the State(s)/Territory(ies)/users and ICAO with an analysis concerning risk associated with such a deficiency.	Increases safety (Strategic objective A)	Implement last resort action when efforts to eliminate deficiencies prove unsuccessful after exhausting all alternatives	ICAO Regional Offices and PIRGs	Approve

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
Conclusion 5/16 — Implementation of very small aperture terminals (VSATs)				
That PIRGs:	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 22			
a) discourage the proliferation of VSAT networks where one/some of the existing ones can be expanded to serve the new areas of interest;		Discourage the proliferation of VSAT networks	ICAO Regional Offices, PIRGs and service providers, States	Note
b) work towards integrated regional/interregional digital communication networks with a single (centralized) operational control and preferably based on the Internet Protocol (IP); and		Work towards integrated regional/interregional digital communication networks	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
c) give due consideration to managed network services (e.g. a virtual private network (VPN)), subject to availability and cost-effectiveness.		Give due consideration to managed network services	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
Conclusion 5/17 — Provisions for digital communication networks				
That ICAO:	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 22			
a) expedite the development of provisions relating to the use of the Internet Protocol Suite (IPS) in the aeronautical telecommunication infrastructure; and		Expedite the development of provisions relating to the IPS in the aeronautical telecommunication infrastructure	ICAO Headquarters	Note
b) initiate the development of provisions governing the end-to-end performance of digital communication networks, irrespective of the technologies and protocols utilized therein.		Develop provisions governing the end-to-end performance of digital communication networks	ICAO Headquarters	Approve
Conclusion 5/18 — Changes to the Regional Supplementary Procedures (SUPPs) (Doc 7030)				
That ICAO	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to all GPIs			
a) restructure the SUPPs (Doc 7030) by the complete reordering and reorganization of the material;		Restructure the SUPPs by the complete reordering and reorganization of the material	ICAO Headquarters	Approve
b) align the area of application of the SUPPs with the area of application of the regional air navigation plans (ANPs); and		Align the area of application of the SUPPs with the area of application of the ANPs	ICAO Headquarters	Note
c) make SUPPs available on a CD as well as on the ICAO website.		Make SUPPs available on ICAO website	ICAO Headquarters	Note